

JR連合 政策News

第231号

2013年3月11日

バス事業の将来を左右する国土交通省各審議会が最終段階へ！

～過労防止検討会で貸切バスにおける交替運転士配置基準が固まる！～

この間約2年近くかけて議論してきたバス事業の将来を左右する国土交通省各審議会が最終局面を迎え大詰めを迎えている。

2000年及び2002年の行き過ぎた規制緩和の結果、高速ツアーバス等の大幅参入等によりバス産業は過度な低価格競争の渦に巻き込まれ、結果として質の高いサービスをも安定的に提供できなくなり、昨年4月には関越道において多数の死傷者を



発生させるといふ高速ツアーバス事故を引き起こすに至った。こうした一連の反省に立ち、将来のバス事業をどのようにしていくかという観点に立って、この間2年以上かけて事業者・労働者代表・有識者等を交えて国交省で審議を行ってきた。JR連合も労働側委員としてこの間審議に積極的に参加してきた。そうした審議会は本年3月末までに一定の方向性を出すこととなっている。

そうした最中、3月7日に行われた「高速バス等の過労運転防止のための検討会」第8回会合では、貸切バスにおける交代運転士の配置基準について事務局より提案があり、質疑を経た後に了承された。

同検討会では前回までに高速乗合バスに関する交代運転士配置基準を整理、今回は残されていた貸切バスに関する基準について議論がなされた。事務局から示された基本的な考え方は、高速乗合バスの取り扱いに準じた扱いとしたものの、貸切バスは高速乗合と異なり、計画段階で運転士の必要人員数を明確にすることが求められることを考慮した基準となった。

具体的には、一運行の上限や一日の乗務上限は昼間・夜間とも高速乗合運行と同じであるものの、例えば昼間走行における500kmを超える乗務について、高速乗合では「運行前11時間の休憩又は運行途中に1時間以上の休憩」を与えた場合は600kmまで運行して良いこととなっていたが、貸切バスの場合は計画段階で前日の乗務実績を把握できないことから、「運行前11時間の休憩」は要件としないなどの内容となっている。

事務局提案後行われた質疑において、JR連合からは、途中仮眠を含めた休憩時間を取る際のスペースをしっかりと確保させること、貸切運行では回送距離が長くなることを考慮した基準設定を図ること、当該基準に従って、事業規模ごとないしは所有台数ごとに必要となるバス運転士の必要要員数を明示すべき等の主張を行った。また、基準に内包されているアルコール検知器といった各種機器の導入が義務付けられているものの、実際に導入機器の機能に差異がある点を指摘、国交省は各々について今後の検討課題として取り扱う旨回答を行った。

3月5日には、第6回貸切バス運賃料金WGが同じく国交省内で開催され、貸切バスについての公示運賃料金のあり方について議論が行われた。これまでの複雑な仕組みを見直し、時間と距離を併用した制度とする点、人件費や油脂燃料費、減価償却費等各々の積算を行った上で算定した額を安全確保に必要な水準とし、上下40%（上30%、下10%）の上下限での幅設定を行い、その範囲において届出運賃を認めていく点、さらには、料金については大幅な見直しを行う点からなる基本的な考え方が事務局から示された。その後行われた質疑において、JR連合からは、ここ数年の規制緩和等の影響により低位に張り付いているバス運転士の人件費をそのまま積算するのではなく、あるべき賃金水準を踏まえた積算を強く要望した。

バス産業は本年7月に新高速バス事業への移行という大きな変革期にあり、その中での各種制度変更の骨格が間もなく成案を得ようとしている。JR連合は、この間JRバス労働者の想いを受け止め、各審議会では主張を行ってきたが、最終報告策定にあたり、改めてバス産業の発展と、JRバス労働者の希望の持てる将来像を創り上げるべく、取り組みを強化していくこととする。